

日 本 国 特 許 庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出 願 年 月 日 2 0 0 3 年 1 月 3 0 日
Date of Application:

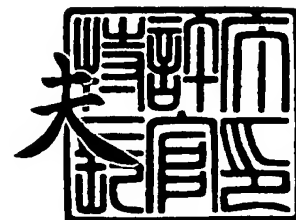
出 願 番 号 特 願 2 0 0 3 - 0 2 1 8 8 0
Application Number:
[ST. 10/C] : [J P 2 0 0 3 - 0 2 1 8 8 0]

出 願 人 株式会社デンソー
Applicant(s):

2 0 0 3 年 1 1 月 4 日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今 井 康 夫



【書類名】 特許願

【整理番号】 P15-01-026

【提出日】 平成15年 1月30日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 F02D 41/40

【発明者】

 【住所又は居所】 愛知県刈谷市昭和町 1 丁目 1 番地 株式会社デンソー内

 【氏名】 石塚 康治

【発明者】

 【住所又は居所】 愛知県刈谷市昭和町 1 丁目 1 番地 株式会社デンソー内

 【氏名】 福島 隆之

【発明者】

 【住所又は居所】 愛知県刈谷市昭和町 1 丁目 1 番地 株式会社デンソー内

 【氏名】 菊谷 享史

【特許出願人】

 【識別番号】 000004260

 【氏名又は名称】 株式会社デンソー

【代理人】

 【識別番号】 100080045

 【弁理士】

 【氏名又は名称】 石黒 健二

【手数料の表示】

 【予納台帳番号】 014476

 【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

 【物件名】 明細書 1

 【物件名】 図面 1

 【物件名】 要約書 1

 【包括委任状番号】 9004764

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 燃料噴射装置

【特許請求の範囲】

【請求項 1】

高圧燃料を噴射するインジェクタと、
内燃機関の運転状態に応じた要求噴射タイミングと要求噴射量を求め、この要求噴射タイミングと要求噴射量に基づいて前記インジェクタを開閉駆動制御する制御装置と、を備える燃料噴射装置であって、

前記制御装置は、
時間軸と前記インジェクタの噴射率の変化による幾何学的図形を求め、
前記要求噴射量に応じた面積を持つ幾何学的図形から前記インジェクタの駆動信号発生時期と駆動信号停止時期を求める駆動タイミング算出手段を備えることを特徴とする燃料噴射装置。

【請求項 2】

請求項 1 に記載の燃料噴射装置において、
前記幾何学的図形は、前記インジェクタに供給される高圧燃料の圧力と、前記インジェクタの吐出系の仕様とで描かれることを特徴とする燃料噴射装置。

【請求項 3】

請求項 1 または請求項 2 に記載の燃料噴射装置において、
前記幾何学的図形は、
前記インジェクタのニードルが上昇する際の上昇噴射率 Q_{up} と、
前記インジェクタのニードルが下降する際の下降噴射率 Q_{dn} と、
前記上昇噴射率 Q_{up} が最大噴射率に達する場合に適用される最大噴射率 Q_{max} と、によって描かれることを特徴とする燃料噴射装置。

【請求項 4】

請求項 1 ～請求項 3 のいずれかに記載の燃料噴射装置において、
前記インジェクタの駆動信号発生時期は、時間軸に対する前記幾何学的図形の形成開始時点から、前記インジェクタに開弁指示を与えてから実際に前記インジェクタが燃料噴射を開始するまでの開弁圧到達時間 T_{ds} 分だけ前だしして求め

られ、

前記インジェクタの駆動信号発生時期と駆動信号停止時期の間隔 T_{qf} は、

時間軸に対する前記幾何学的図形の形成開始時点から、前記インジェクタに開弁指示を与えてから実際に前記インジェクタが燃料噴射を開始するまでの開弁圧到達時間 T_{ds} 分に、

時間軸に対する前記幾何学的図形の形成開始時点から、前記インジェクタの制御室の圧力が閉弁圧に達するまでのニードル上昇時間 T_{qr} 分を加え、

前記インジェクタに閉弁指示を与えてから実際に噴射率が降下を開始するまでの閉弁圧到達時間 T_{del} 分を差し引くことで求められることを特徴とする燃料噴射装置。

【請求項 5】

請求項 4 に記載の燃料噴射装置において、

前記開弁圧到達時間 T_{ds} は、前記インジェクタに供給される高圧燃料の圧力と、1 サイクル中に燃料噴射を複数回に分けて行うマルチ噴射のインターバルとの関数によって求められるものであり、

前記開弁圧到達時間 T_{ds} は、予め記憶される前記開弁圧到達時間 T_{ds} の基準値に対し、機差および劣化を反映した値を学習値として前記制御装置の記憶装置に記憶させた後、次の演算結果に加味させることを特徴とする燃料噴射装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、内燃機関（以下、エンジン）に燃料を噴射する燃料噴射装置に関するものであり、特にインジェクタの開閉駆動制御に関する。

【0002】

【従来の技術】

燃料噴射装置の従来技術を図 5 に示すマルチ噴射（1 サイクル中に燃料噴射を複数回に分けて行う多段噴射）を例に説明する。図 5 に示すように、1 サイクル中に、複数回の噴射を実施すると、2 段目以降の噴射は、その前の噴射の影響（

インジェクタに燃料を供給する配管中に発生する脈動の影響)を受けて、噴射開始遅れや、噴射終了遅れが変動する。

【0003】

このことを図5の下段を参照して具体的に説明する。

図5の下段のような駆動パルスをインジェクタに与えた場合、脈動の影響がないと、駆動パルスを発生してから開弁圧到達時間 T_{ds} が経過した時点から噴射率が上昇し、駆動パルスを停止してから閉弁圧到達時間 T_{de1} が経過した時点から噴射率が低下するため、噴射率で描かれる幾何学的図形は、図5中、基準三角形 α で示す図形になる。そして、インジェクタから実際に噴射される噴射量は、基準三角形 α の面積に応じた量となる。

【0004】

ここで一般に、脈動の影響でインジェクタに供給される燃料圧が上がると、開弁圧到達時間 T_{ds} が図中矢印①分短くなり、最大噴射率が図中矢印②に示すように高くなり、ニードル下降時間 T_{de2} が図中矢印③に示すように長くなる。この結果、噴射率で描かれる幾何学的図形は、図5中、大三角形 β で示す図形になる。即ち、インジェクタから実際に噴射される噴射量は、図5中、大三角形 β の面積に応じた量となり、噴射量が要求噴射量より多くなってしまう。

逆に、脈動の影響でインジェクタに供給される燃料圧が下がると、噴射率で描かれる幾何学的図形は、基準三角形 α より小さくなり、噴射量が要求噴射量より少なくなってしまう。

【0005】

また、脈動の影響でインジェクタに供給される燃料圧が変動して開弁圧到達時間 T_{ds} が変化することにより、制御装置が求めた要求噴射開始タイミングに対して、実際の噴射タイミングも前後にずれてしまう。

【0006】

そこで、従来では、基本噴射量とコモンレール圧からインジェクタの基本パルス間隔を求めるためのマップの他に、脈動によって変化する開弁圧到達時間 T_{ds} を求める補正マップと、脈動によって変化する閉弁圧到達時間 T_{de1} を求める補正マップと、脈動によって変化する噴射量を求める補正マップとを独立に持

たせて、それぞれにおいて独立演算を行って駆動パルスの出力タイミングを補正し、脈動の影響によって噴射量の変動するのを防いでいた（例えば、特許文献 1 参照）。

【0007】

【特許文献 1】

特開平 10-266888 号公報

【0008】

【発明が解決しようとする課題】

上記で示した従来の技術では、脈動の影響のように 1 つの要因に起因する不具合を解決する場合であっても、多数の独立した補正マップを用いて、脈動によって変化する開弁圧到達時間 T_{ds} 、閉弁圧到達時間 T_{del} 、噴射量を別個に求めて、それらの値を用いて駆動パルスの出力タイミングを補正する必要がある。

このため、例えば多段噴射においては、多数の独立した補正マップを用いた演算工程を噴射段数倍実施する必要が生じ、制御装置の演算負荷はとても大きいものとなる。このことは、これら駆動パルスの補正に関する多数の演算工程を有し、この演算工程の適合工程が膨大なものとなっている。

【0009】

【発明の目的】

本発明は、上記の事情に鑑みてなされたものであり、その目的は、インジェクタを開閉駆動する駆動パルスの出力期間およびタイミング補正に関する適合工程を低減することのできる燃料噴射装置の提供にある。

【0010】

【課題を解決するための手段】

〔請求項 1 の手段〕

請求項 1 の手段を採用する燃料噴射装置は、時間軸とインジェクタの噴射率の変化による幾何学的図形を求め、要求噴射量に応じた面積を持つ幾何学的図形からインジェクタの駆動信号発生時期と駆動信号停止時期を求めるものである。

このように、請求項 1 の手段を採用する燃料噴射装置は、要求噴射量に対応した面積を持つ幾何学的図形からインジェクタの駆動信号発生時期と駆動信号停止

時期を求めるものであるため、ある要因（例えば、開弁圧到達時間 T_{ds} の変化）に基づく演算結果（幾何学的図形の形成）を自動的に他の演算結果（幾何学的図形から導き出される駆動信号発生時期、駆動信号停止時期等）に反映でき、制御装置の適合工数を大幅に削減できる。

【0011】

〔請求項2の手段〕

請求項2の手段を採用する燃料噴射装置は、幾何学的図形を、インジェクタに供給される高圧燃料の圧力とインジェクタの吐出系の仕様とで描くものである。即ち、燃料の供給圧力とインジェクタの吐出系の仕様が分れば、インジェクタから噴射される噴射率の幾何学的図形を描くことが可能なものである。

【0012】

〔請求項3の手段〕

請求項3の手段を採用する燃料噴射装置は、幾何学的図形を、インジェクタのニードルが上昇する際の上昇噴射率 Q_{up} と、インジェクタのニードルが下降する際の下降噴射率 Q_{dn} と、上昇噴射率 Q_{up} が最大噴射率に達する場合に適用される最大噴射率 Q_{max} とによって描くものである。

即ち、小噴射のように上昇噴射率 Q_{up} が最大噴射率 Q_{max} に達しない場合、幾何学的図形は、上昇噴射率 Q_{up} と下降噴射率 Q_{dn} の三角形で定義される。この結果、要求噴射量に対応した面積を持つ三角形が噴射期間の2次式で表されるため、要求噴射タイミングおよび要求噴射量を実現するための駆動信号発生時期と駆動信号停止時期を、三角形から解析的に求めることができる。

また、大噴射のように上昇噴射率 Q_{up} が最大噴射率 Q_{max} に達する場合、幾何学的図形は、上昇噴射率 Q_{up} と最大噴射率 Q_{max} と下降噴射率 Q_{dn} の台形で定義される。この結果、要求噴射量に対応した面積を持つ台形が噴射期間の1次式で表されるため、要求噴射タイミングおよび要求噴射量を実現するための駆動信号発生時期と駆動信号停止時期を、台形から解析的に求めることができる。

【0013】

〔請求項4の手段〕

請求項 4 の手段を採用する燃料噴射装置は、時間軸に対する幾何学的図形の形成開始時点から、インジェクタに開弁指示を与えてから実際にインジェクタが燃料噴射を開始するまでの開弁圧到達時間 T_{ds} 分だけ前だししてインジェクタの駆動信号発生時期を求めるものである。

また、請求項 4 の手段を採用する燃料噴射装置は、時間軸に対する幾何学的図形の形成開始時点から、インジェクタに開弁指示を与えてから実際にインジェクタが燃料噴射を開始するまでの開弁圧到達時間 T_{ds} 分に、時間軸に対する幾何学的図形の形成開始時点から、インジェクタの制御室の圧力が閉弁圧に達するまでのニードル上昇時間 T_{qr} 分を加え、インジェクタに閉弁指示を与えてから実際に噴射率が降下を開始するまでの閉弁圧到達時間 T_{del} 分を差し引くことによって、駆動信号発生時期と駆動信号停止時期の間隔 T_{qf} を求めるものである。

【0014】

〔請求項 5 の手段〕

請求項 5 の手段を採用する燃料噴射装置において開弁圧到達時間 T_{ds} は、インジェクタに供給される高圧燃料の圧力と、1 サイクル中に燃料噴射を複数回に分けて行うマルチ噴射のインターバルとの関数によって求められるものであり、開弁圧到達時間 T_{ds} は、予め記憶される開弁圧到達時間 T_{ds} の基準値に対し、機差および劣化を反映した値を学習値として制御装置の記憶装置に記憶させて次回の演算結果に加味するものである。

このように、個々の燃料噴射装置の機差および劣化に対応し、開弁圧到達時間 T_{ds} が学習により更新されるので、噴射量精度を向上できる。

【0015】

【発明の実施の形態】

本発明の実施の形態を、実施例と変形例を用いて説明する。

〔実施例〕

本発明をコモンレール式燃料噴射装置に適用した実施例を図 1 ～図 4 を参照して説明する。まず、コモンレール式燃料噴射装置の構成を図 3 を参照して説明する。

【0016】

コモンレール式燃料噴射装置は、例えばディーゼルエンジン（以下、エンジン）1に燃料噴射を行うシステムであり、コモンレール2、インジェクタ3、サプライポンプ4、ECU5（エンジン・コントロール・ユニットの略：制御装置に相当する）等から構成される。

エンジン1は、吸入・圧縮・爆発・排気の各工程を連続して行う気筒を複数備えたものであり、図3では一例として4気筒エンジンを例に示すが、他の気筒数のエンジンであっても良い。

【0017】

コモンレール2は、インジェクタ3に供給する高圧燃料を蓄圧する蓄圧容器であり、燃料噴射圧に相当するコモンレール圧が蓄圧されるように燃料配管（高圧燃料流路）6を介して高圧燃料を圧送するサプライポンプ4の吐出口と接続されている。

なお、インジェクタ3からのリーク燃料は、リーク配管（燃料還流路）7を経て燃料タンク8に戻される。

また、コモンレール2から燃料タンク8へのリリーフ配管（燃料還流路）9には、プレッシャリミッタ11が取り付けられている。このプレッシャリミッタ11は圧力安全弁であり、コモンレール2内の燃料圧が限界設定圧を超えた際に開弁して、コモンレール2の燃料圧を限界設定圧以下に抑える。

【0018】

インジェクタ3は、エンジン1の各気筒毎に搭載されて燃料を各気筒内に噴射供給するものであり、コモンレール2より分岐する複数の高圧燃料配管10の下流端に接続されて、コモンレール2に蓄圧された高圧燃料を各気筒に噴射供給する。なお、インジェクタ3の詳細は後述する。

【0019】

サプライポンプ4は、コモンレール2へ高圧燃料を圧送する燃料ポンプであり、燃料タンク8内の燃料をサプライポンプ4へ吸引するフィードポンプと、このフィードポンプによって吸い上げられた燃料を高圧に圧縮してコモンレール2へ圧送する高圧ポンプとを搭載しており、フィードポンプおよび高圧ポンプは共通

のカムシャフト 12 によって駆動される。なお、このカムシャフト 12 は、図 3 に示されるように、エンジン 1 のクランク軸 13 等によって回転駆動されるものである。

また、サプライポンプ 4 には、高圧ポンプに吸引される燃料の量を調整するポンプ制御弁（図示しない）が搭載されており、このポンプ制御弁が ECU 5 によって調整されることにより、コモンレール圧が調整されるようになっている。

【0020】

ECU 5 には、制御処理、演算処理を行う CPU、各種プログラムおよびデータを保存する記憶装置（ROM、スタンバイ RAM または EEPROM、RAM 等のメモリ）、入力回路、出力回路、電源回路、インジェクタ駆動回路およびポンプ駆動回路等の機能を含んで構成されている周知構造のマイクロコンピュータが設けられている。そして、ECU 5 に読み込まれたセンサ類の信号（エンジンパラメータ：乗員の運転状態、エンジン 1 の運転状態等に応じた信号）に基づいて各種の演算処理を行うようになっている。

なお、ECU 5 に接続されるセンサ類は、図 3 に示すように、アクセル開度を検出するアクセルセンサ 21、エンジン回転数を検出する回転数センサ 22、エンジン 1 の冷却水温度を検出する水温センサ 23、コモンレール圧を検出するコモンレール圧センサ 24、およびその他のセンサ類 25 がある。

【0021】

[実施例の特徴]

ここで、本発明にかかる燃料噴射制御について説明する。

この実施例では、1 サイクル中に複数回の燃料噴射（マルチ噴射）を実施し、エンジン振動およびエンジン騒音の防止、排気ガスの浄化、エンジン出力と燃費を高い次元で両立させるものであり、ECU 5 は、燃料の各噴射毎に、ROM に記憶されたプログラム（マップ等）と、RAM に読み込まれたエンジンパラメータとに基づいて、現運転状態に応じた要求噴射タイミングと要求噴射量を求め、その要求噴射タイミングで要求噴射量が得られるようにインジェクタ 3 に駆動パルスを出力するように設けられている。

【0022】

この ECU5 の制御を説明する。

ECU5 は、要求噴射タイミングで要求噴射量が得られるようにインジェクタ 3 に駆動パルスを出力するために、要求噴射量に応じた面積を持つ幾何学的図形を描く。この幾何学的図形は、時間軸とインジェクタ 3 の噴射率によって描かれる図形であり、ECU5 は、要求噴射量に応じた面積を持つ幾何学的図形からインジェクタ 3 の駆動信号発生時期（駆動パルス ON 時期）と駆動信号停止時期（駆動パルス OFF 時期）を求める（駆動タイミング算出手段の機能）。

【0023】

ここで、インジェクタ 3 の作動原理を図 1、図 2、図 4 を参照して説明する。

この実施例のインジェクタ 3 は、図 4 に示されるように、制御室（背圧室）31 の圧力を電磁弁 32 で制御してニードル 33 を駆動するタイプであり、図 1、図 2 に示されるように、ECU5 より電磁弁 32 に噴射パルス（パルス ON）が与えられると、電磁弁 32 の弁体（図中、2WV）32a がリフトアップを開始すると同時に、アウトオリフィス 34 が開いて、インオリフィス 35 で減圧された制御室 31 の圧力が低下を開始する。

【0024】

制御室 31 の圧力が開弁圧以下まで低下すると、ニードル 33 が上昇を開始する。ニードル 33 がノズルシート 36 から離座すると、ノズル室 37 と噴孔 38 とが連通し、ノズル室 37 に高圧供給された燃料が噴孔 38 から噴射する（駆動パルス ON から噴射開始までの時間を開弁圧到達時間 T_{ds} と称す）。

ニードル 33 の上昇に従い、噴射率が上昇する（噴射率の上昇を上昇噴射率 Q_{up} と称す）。この上昇噴射率 Q_{up} が最大噴射率 Q_{max} に到達すると、それ以上噴射率は上昇しない（図 2 参照）。

【0025】

ECU5 より電磁弁 32 に与えられている噴射パルスが停止（パルス OFF）すると、電磁弁 32 の弁体 32a がリフトダウンを開始する。そして、電磁弁 32 の弁体 32a がアウトオリフィス 34 を閉じると、制御室 31 の圧力が上昇を開始する。制御室 31 の圧力が閉弁圧以上まで上昇すると、ニードル 33 が下降を開始する（パルス OFF からニードル 33 の下降開始までの時間を閉弁圧到達時間

T d e l と称し、ニードル 33 の上昇開始から下降開始までの時間をニードル上昇時間 T q r と称し、ニードル 33 の下降時において、噴射率の下降を下降噴射率 Q d n と称す)。

ニードル 33 が下降して、ニードル 33 がノズルシート 36 に着座すると、ノズル室 37 と噴孔 38 の連通が遮断されて、噴孔 38 からの燃料噴射が停止する(ニードル 33 が下降開始してから噴射停止までの時間 T d e 2 と称す)。

【0026】

以上で説明したように、上昇噴射率 Q u p が最大噴射率 Q m a x に到達しない場合(例えば小噴射時)では、時間軸と噴射率(上昇噴射率 Q u p と下降噴射率 Q d n)によって図 1 に示すように三角形の図形が描かれる。また、上昇噴射率 Q u p が最大噴射率 Q m a x に到達する場合(例えば大噴射時)では、時間軸と噴射率(上昇噴射率 Q u p と最大噴射率 Q m a x と下降噴射率 Q d n)によって図 2 に示すように台形の図形が描かれる。

【0027】

次に、幾何学的図形の各パラメータを説明する。

(1) 上昇噴射率 Q u p が最大噴射率 Q m a x に到達しない場合(例えば小噴射時)で、幾何学的図形が三角形の場合。

上昇噴射率 $Q_{up} = \text{func}(P_c, T_{int})$

下降噴射率 $Q_{dn} = \text{func}(P_c)$

【数 1】

$$\text{ニードル上昇時間 } T_{qr} = \sqrt{\frac{2Q}{Q_{up}(1 + Q_{up}/Q_{dn})}}$$

開弁圧到達時間 $T_{ds} = \text{func}(P_c, T_{int})$

閉弁圧到達時間 $T_{del} = \text{func}(P_c)$

噴射パルス指令値(指令間隔) $T_{qf} = T_{qr} + T_{ds} - T_{del}$

ニードル下降時間 $T_{de2} = T_{qr}(Q_{up}/Q_{dn})$

【0028】

(2) 上昇噴射率 Q_{up} が最大噴射率 Q_{max} に到達する場合 (例えば大噴射時) で、幾何学的図形が台形の場合。

上昇噴射率 $Q_{up} = \text{func}(P_c, T_{int})$

下降噴射率 $Q_{dn} = \text{func}(P_c)$

最大噴射率 $Q_{max} = \text{func}(P_c)$

【数2】

$$\text{ニードル上昇時間 } T_{qr} = \frac{Q_{dn}}{Q_{up} + Q_{dn}} \cdot \frac{Q}{Q_m} + \frac{1}{2} \cdot \frac{Q_m}{Q_{up}}$$

開弁圧到達時間 $T_{ds} = \text{func}(P_c, T_{int})$

閉弁圧到達時間 $T_{del} = \text{func}(P_c)$

噴射パルス指令値 (指令間隔) $T_{qf} = T_{qr} + T_{ds} - T_{del}$

ニードル下降時間 $T_{de2} = T_{qr} (Q_{up} / Q_{dn})$

【0029】

なお、上記において、 T_{int} はマルチ噴射時におけるインターバル (噴射間隔) であり、噴射パルス指令値 T_{qf} はインジェクタ 3 の駆動信号発生時期 (駆動パルスON時期) と駆動信号停止時期 (駆動パルスOFF 時期) の間隔に相当するものである。また、 func は関数あるいは記憶装置に記憶されたマップを示すものであり、関数あるいはマップから数値を導き出すものである。さらに、 P_c はコモンレール圧センサ 24 によって読み込まれたコモンレール圧であり、インジェクタに供給される高圧燃料の圧力に相当する。

【0030】

そして、ECU 5 は、図 1、図 2 に示すように、時間軸に対する幾何学的図形の形成開始時点 a_1 から、開弁圧到達時間 T_{ds} 分だけ前だしして、駆動パルスのON時期を求める。即ち、駆動パルスのON時期は、 $a_1 - T_{ds}$ によって求められる。

このように、駆動パルスのON時期を、実際にインジェクタ 3 が燃料噴射を開始する時点から開弁圧到達時間 T_{ds} 分だけ前だしすることによって、ECU 5 が求めた要求噴射タイミングで噴射を開始できる。

【0031】

また、ECU5は、開弁圧到達時間 T_{ds} 分にニードル上昇時間 T_{qr} 分を加え、閉弁圧到達時間 T_{de1} 分を差し引くことで、噴射パルス指令値（指令間隔） T_{qf} を求める。即ち、噴射パルス指令値 T_{qf} は、 $T_{ds} + T_{qr} - T_{de1}$ によって求められる。

このように、駆動パルスON～OFF までの間隔を噴射パルス指令値（指令間隔） T_{qf} によって求めることにより、駆動パルスOFF 時期が求まり、ECU5が求めた要求噴射量をインジェクタ3から実際に噴射することができる。

【0032】

なお、この実施例では、駆動パルスOFF 時期を噴射パルス指令値 T_{qf} で求めた例を示したが、制御室31の圧力が閉弁圧に達する時点 $a2$ から閉弁圧到達時間 T_{de1} 分だけ前だしすることで、駆動パルスOFF 時期を求めても良い。即ち、駆動パルスOFF 時期を、 $a2 - T_{de1}$ によって求めても良い。

【0033】

また、時間軸に対する幾何学的図形の形成終了時点 $a3$ から、閉弁圧到達時間 T_{de1} 分とニードル下降時間 T_{de2} 分を前だしすることで、駆動パルスOFF 時期を求めても良い。即ち、駆動パルスOFF 時期を、 $a3 - T_{de1} - T_{de2}$ によって求めても良い。

【0034】

上記で示したように、本実施例の燃料噴射装置は、要求噴射量に対応した面積を持つ幾何学的図形から駆動パルスON時期と駆動パルスOFF 時期を求めるものであるため、開弁圧到達時間 T_{ds} の変化に基づく演算結果（幾何学的図形の形成）を自動的に他の演算結果（幾何学的図形から導き出される駆動信号発生時期と駆動信号停止時期の間隔等）に反映できる。

即ち、脈動の影響によって変動する開弁圧到達時間 T_{ds} のみ適合させれば、ECU5が求めた幾何学的図形（上述した三角形や台形）から、要求噴射タイミングと要求噴射量に応じた駆動パルスON時期と駆動パルスOFF 時期を自動的に求めることができる。

このため、従来のような個別の補正マップおよび個別の補正演算が不要になり

、ECU5の適合工数を従来に比較して大幅に削減できる。

【0035】

また、開弁圧到達時間 T_{ds} は、マップを用いてコモンレール圧 P_c とインターバル T_{int} に応じた数値が求められるとともに、コモンレール圧 P_c とインターバル T_{int} との関数によっても求められるものである。例えば、開弁圧到達時間 T_{ds} は、コモンレール圧 P_c とインターバル T_{int} との3次元マップとして、予め、ECU5のROMエリアに基準値を記憶させておく。そして、この予め記憶される開弁圧到達時間 T_{ds} の基準値に対し、機差および劣化を反映した値を学習値としてECU5のRAMエリアに記憶させた後、次の演算時に、この記憶させた開弁圧到達時間 T_{ds} が用いられる。

詳細には、予め記憶される開弁圧到達時間 T_{ds} の基準値により噴射量が算出され、この算出値に基づきインジェクタ3より噴射されることにより得られる実回転数と、得られるべき所望回転数との差をなくすように、開弁圧到達時間 T_{ds} を増減補正する。これによって、開弁圧到達時間 T_{ds} は、個々の燃料噴射装置の機差および劣化に対応した更新がなされる。

【0036】

[変形例]

上記の実施例では、マルチ噴射時に生じる脈動の影響を小さな演算負荷で処理する例を示したが、本発明はマルチ噴射に限定されるものではなく、例えば1サイクル中に1回の噴射を実施する単噴射時であっても適用可能なものである。

また、マルチ噴射に適用する場合、1サイクル中に噴射される噴射量をほぼ均等に複数回に分割して噴射する均等マルチ噴射に適用しても良いし、1サイクル中の噴射を微少噴射とメイン噴射に分け、メイン噴射の前に1回の微少噴射、あるいは複数回の微少噴射を行うマルチ噴射に本発明を適用しても良いし、メイン噴射の後に1回の微少噴射、あるいは複数回の微少噴射を行うマルチ噴射に本発明を適用しても良いし、メイン噴射の前後に1回の微少噴射、あるいは複数回の微少噴射を行うマルチ噴射に本発明を適用しても良い。

【0037】

上記の実施例では、本発明をインジェクタ3の作動時にリーク燃料が発生する

コモンレール式燃料噴射装置に適用した例を示したが、インジェクタ 3 に搭載されたリニアソレノイドが直接ニードル 33 を駆動してリーク燃料を発生しないタイプのコモンレール式燃料噴射装置に本発明を適用しても良い。即ち、ピエゾインジェクタ等で直接ニードル 33 を駆動するタイプのインジェクタ 3 を搭載する燃料噴射装置に本発明を適用しても良い。

【0038】

上記の実施例では、幾何学的図形を上昇噴射率 Q_{up} 、下降噴射率 Q_{dn} 、および上昇噴射率 Q_{up} が最大噴射率に達する場合にのみ適用される最大噴射率 Q_{max} で描く例を示したが、インジェクタ 3 に供給される高圧燃料の圧力と、インジェクタ 3 の吐出系の仕様（噴口仕様、開弁圧設定など）が分れば、時間軸と噴射率による幾何学的図形を描くことができる。このため、インジェクタ 3 に供給される高圧燃料の圧力と、インジェクタ 3 の吐出系の仕様から幾何学的図形を求めるようにしても良い。また、噴射率はニードルリフト波形より求めても良い。

【0039】

上記の実施例では、本発明をコモンレール式燃料噴射装置に適用した例を示したが、コモンレールを用いない燃料噴射装置に本発明を適用しても良い。つまり、ディーゼルエンジン以外の例えばガソリンエンジン等に用いられる燃料噴射装置に本発明を適用しても良い。

【図面の簡単な説明】

【図 1】

小噴射時における駆動パルスと実際の噴射との関係を示すタイムチャートである（実施例）。

【図 2】

大噴射時における駆動パルスと実際の噴射との関係を示すタイムチャートである（実施例）。

【図 3】

コモンレール式燃料噴射装置の概略図である（実施例）。

【図 4】

インジェクタの概略断面図である（実施例）。

【図 5】

駆動パルスと実際の噴射との関係を示すタイムチャートである（従来例）。

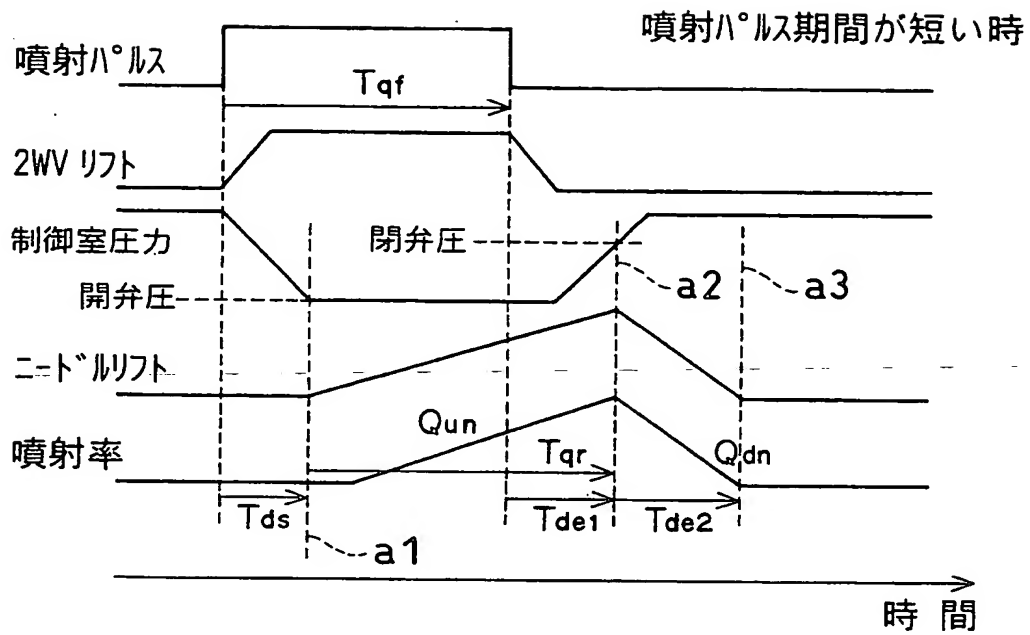
【符号の説明】

- 1 エンジン（内燃機関）
- 2 コモンレール（インジェクタに供給される高圧燃料を蓄える蓄圧室）
- 3 インジェクタ
- 5 ECU（制御装置）
- 24 コモンレール圧センサ（高圧燃料の圧力を検出するセンサ）
- 31 制御室
- 33 ニードル

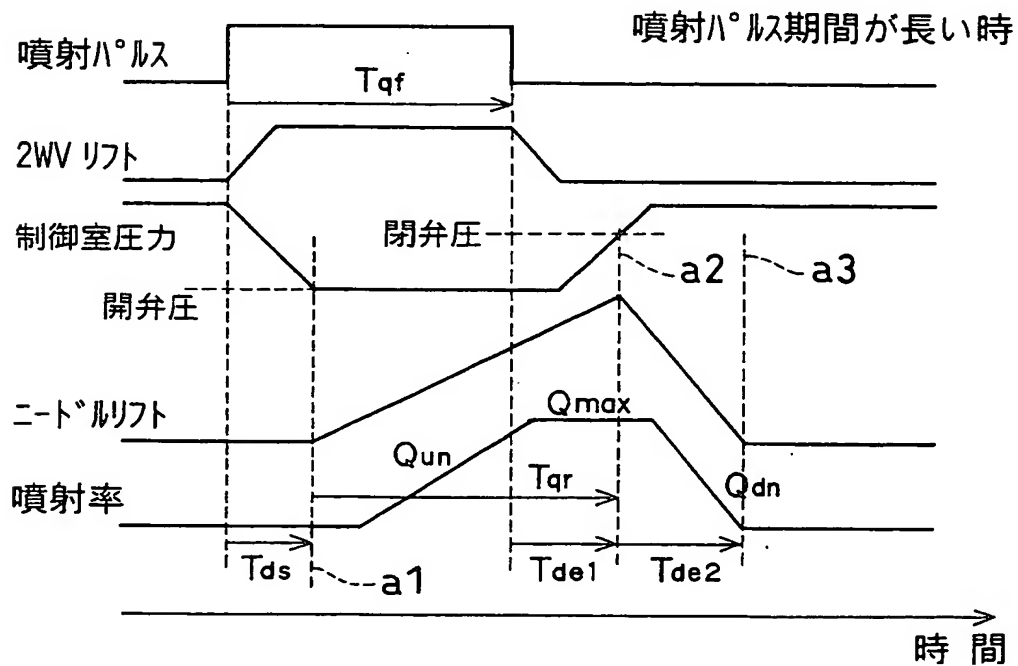
【書類名】

凶面

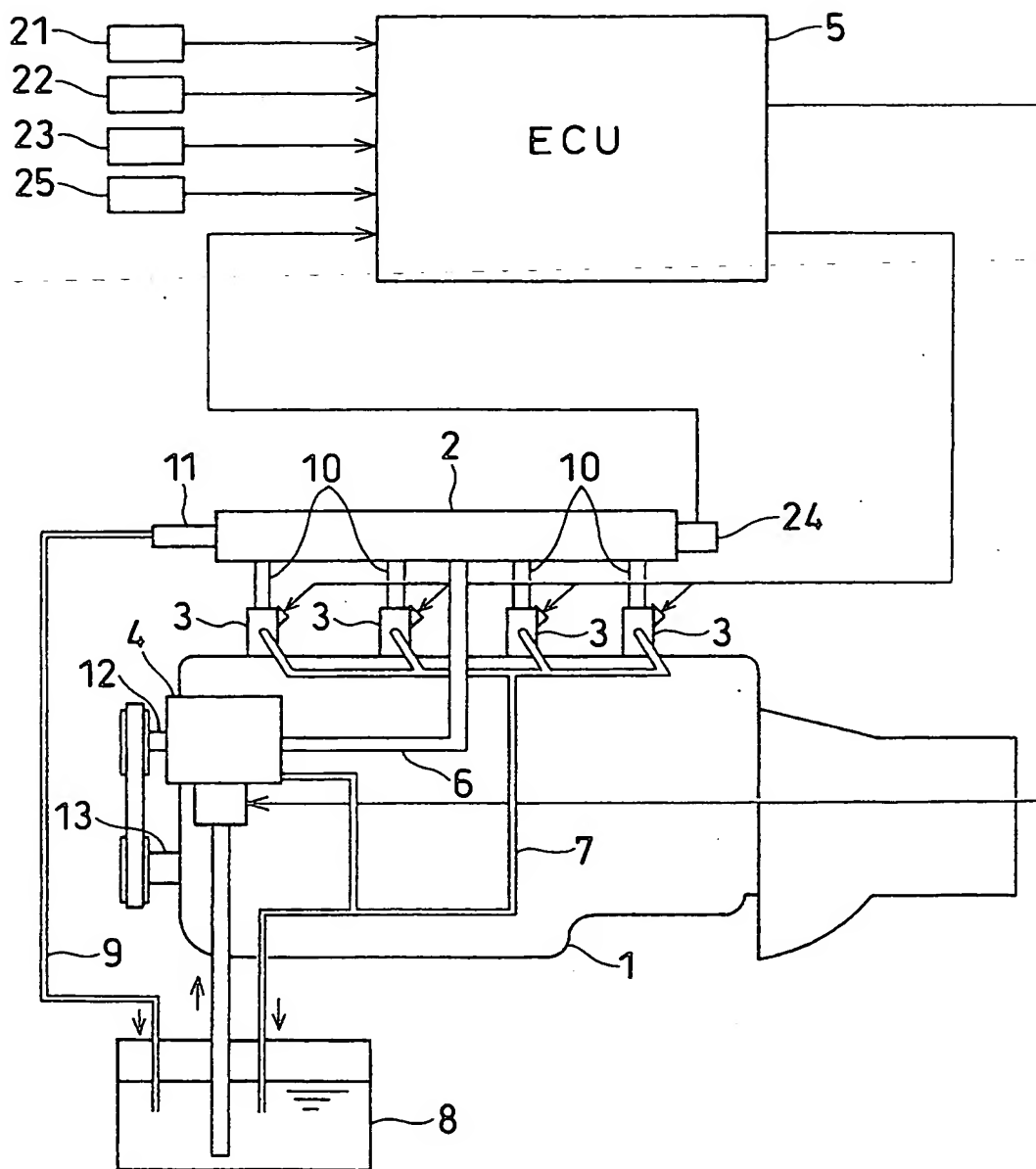
【図 1】



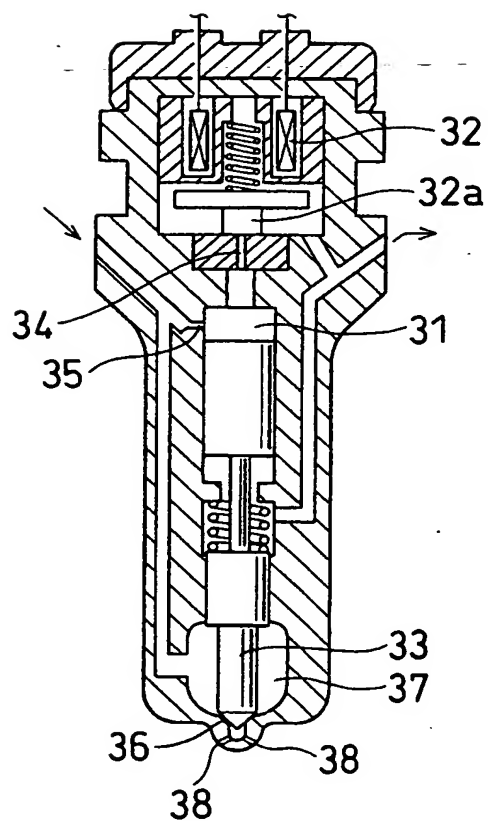
【図 2】



【図 3】

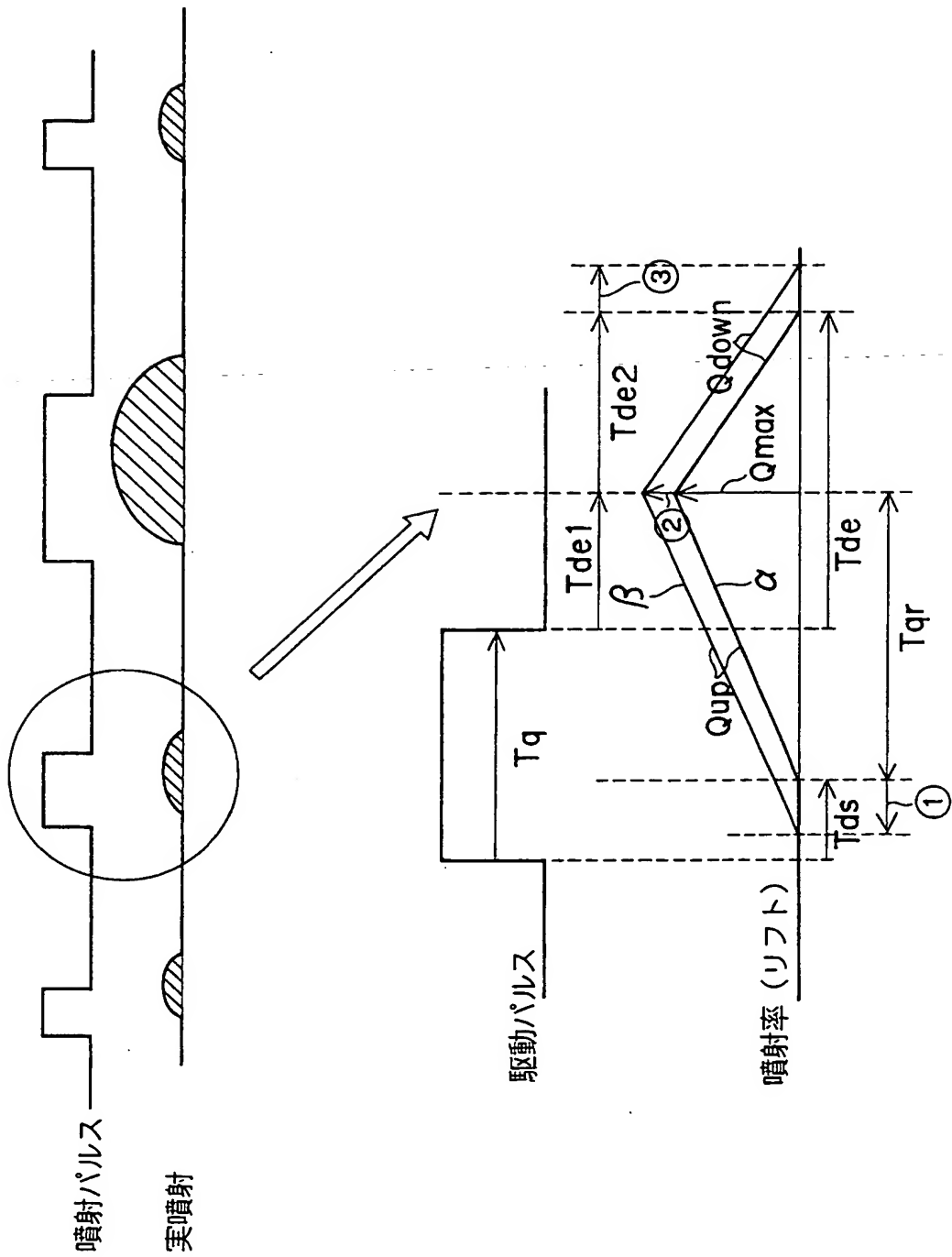


【図 4】



BEST AVAILABLE COPY

【図 5】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 脈動に起因する不具合を解決する場合、従来は多数の独立した補正マップを用いて駆動パルスの出力タイミングを補正しており、適合工数はとても大きかった。

【解決手段】 小噴射時は時間軸と噴射率によって三角形の図形が描かれ、大噴射時は台形の図形が描かれる。幾何学的図形の形成開始時点 $a1$ から、開弁圧到達時間 Tds を前だしすることで、駆動パルスのON時期が求められる。開弁圧到達時間 Tds 分にニードル上昇時間 Tqr 分を加え、閉弁圧到達時間 $Tdel$ 分を差し引くことで、噴射パルス指令値 Tqf が求められ、駆動パルスOFF 時期が求まる。なお、駆動パルスOFF 時期は、制御室圧が閉弁圧に達する時点 $a2$ から閉弁圧到達時間 $Tdel$ 分だけ前だししたり、幾何学的図形の形成終了時点 $a3$ から閉弁圧到達時間 $Tdel$ 分とニードル下降時間 $Tde2$ 分を前だししても求められる。このように、開弁圧到達時間 Tds の変化に基づく演算結果を他の演算結果に反映でき、適合工数を大幅に削減できる。

【選択図】 図1

特願 2 0 0 3 - 0 2 1 8 8 0

出 願 人 履 歴 情 報

識別番号

[0 0 0 0 0 4 2 6 0]

1. 変更年月日

1 9 9 6 年 1 0 月 8 日

[変更理由]

名称変更

住 所

愛知県刈谷市昭和町 1 丁目 1 番地

氏 名

株式会社デンソー